

北陸新幹線の開業で  
北陸本線は **どうなる  
どうする**  
**Part3**

**富山県の並行在来線  
収支予測から考察**  
どんな鉄道に なにが問題か

2008年6月8日  
公共交通をよくする富山の会・世話人渡辺真一

今年、来年で何が検討されるか  
一県並行在来線対策協議会のスケジュール

年度	検討事項	検討内容
27	27年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第1回)
28	28年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第2回)
29	29年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第3回)
30	30年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第4回)
31	31年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第5回)
32	32年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第6回)
33	33年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第7回)
34	34年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第8回)
35	35年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第9回)
36	36年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第10回)
37	37年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第11回)
38	38年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第12回)
39	39年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第13回)
40	40年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第14回)
41	41年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第15回)
42	42年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第16回)
43	43年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第17回)
44	44年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第18回)
45	45年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第19回)
46	46年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第20回)
47	47年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第21回)
48	48年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第22回)
49	49年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第23回)
50	50年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第24回)
51	51年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第25回)
52	52年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第26回)
53	53年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第27回)
54	54年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第28回)
55	55年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第29回)
56	56年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第30回)
57	57年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第31回)
58	58年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第32回)
59	59年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第33回)
60	60年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第34回)
61	61年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第35回)
62	62年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第36回)
63	63年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第37回)
64	64年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第38回)
65	65年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第39回)
66	66年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第40回)
67	67年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第41回)
68	68年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第42回)
69	69年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第43回)
70	70年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第44回)
71	71年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第45回)
72	72年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第46回)
73	73年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第47回)
74	74年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第48回)
75	75年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第49回)
76	76年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第50回)
77	77年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第51回)
78	78年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第52回)
79	79年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第53回)
80	80年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第54回)
81	81年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第55回)
82	82年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第56回)
83	83年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第57回)
84	84年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第58回)
85	85年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第59回)
86	86年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第60回)
87	87年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第61回)
88	88年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第62回)
89	89年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第63回)
90	90年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第64回)
91	91年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第65回)
92	92年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第66回)
93	93年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第67回)
94	94年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第68回)
95	95年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第69回)
96	96年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第70回)
97	97年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第71回)
98	98年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第72回)
99	99年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第73回)
100	100年度並行在来線対策協議会	協議会開催(第74回)

- 2010年 運営会社の設立準備に入る
- 今年・来年で
  - ①将来需要予測を踏まえ概略レベルの運行計画、施設・車両計画、要員計画、運賃設定、収支等検討
  - ②運営会社(第3セクター)の運営組織・運営方法のあり方についての検討

公共交通をよくする富山の会「提言」  
将来も維持可能な鉄道のために

私たちの「提言」

- 孫 ひ孫の時代にも暮らしに便利な北陸本線のための「提言」(2002年11月)
- 北陸ならではの創造的な並行在来線・北陸線のために(2006年10月)
- 暮らしと地域産業を支え、地球環境に役立つサステイナブルトレンへの提言(2007年8月)
- 鉄道資産の無償譲渡
- JRIは譲渡前に集中的に修理・保守
- 線路使用料の引き上げ
- 上下分離方式
- 災害などに対する国の補助制度創設・拡充
- 運営への公的支援
- 固定資産税の活用
- 「政府・与党合意」見直し

公共交通をよくする富山の会「提言」  
暮らし、まちづくりと係わって

- コミュニティバスなどの連携
- 駅舎の活用
- パーク・アンド・ライド
- 総合交通特別会計(仮称)
- 利用者・県民、自治体、鉄道事業者などによる「委員会」設置(市民参加)
- 沿線企業の協力
- イベントについて
- 受益者負担について
  - ◎運賃を払う利用者 = 直接受益者
  - ◎労働力の調達と顧客を集める事業所 = 間接的受益者
- 一定規模事業所に負担金  
その上に新しい運賃制度

**富山県の並行在来線収支予測から考察**

レールも引かれていないのに、発車のベルを鳴らすことだけが決められた北陸本線


(1)北陸本線・運営会社を3つの角度から考える

(2)「政府与党合意」は、もはやぼろぼろ希望の扉はどこにあるか

(3)利用者・県民がつくる北陸本線は

(1) 北陸本線・運営会社を  
3つの角度から考える

- 第1 運営会社の経営基盤は
- 第2 どんな電車が走るか
- 第3 安全は守られるか



## 第1 運営会社の経営基盤は

### 普通列車の輸送密度・利用者数予測

(県庁未需要予測より)

		2005年	2014年	2024年	2034年	14/24	14/34
輸 送 密 度	通勤定期	3,468	3,052	2,723	2,436	89.2%	79.8%
	通学定期	2,745	2,503	2,160	1,774	86.2%	70.8%
	定期外	2,488	1,558	1,014	654	65.0%	41.9%
	計	8,700	7,112	5,897	4,864	82.9%	68.3%
利用者数(人/日)		38,858	32,401	26,155	21,341	80.7%	65.8%

しなの鉄道 約7,500、青い森鉄道約1,000、IGRIいわて銀河鉄道約3,400、肥薩おれんじ鉄道約900 (輸送密度05年、人/日・km)

## 並行在来線・富山県の収支予測は

(単位:億円)

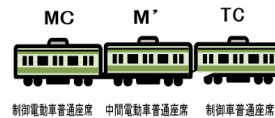
	需要予測で推移			需要予測+改善・利用促進				
	開業年	10年目	20年目	開業年	10年目	20年目		
上下一体(負担、160億円)	-22.3	-27.1	-45.0					
上下一体(負担なし)	-12.7	-20.6	-39.4	-0.2	0.4	-12.9		
上 下 分 離	青森 方式	上 三セク	0	-3.5	-16.3	0.3	0.6	0.0
		下 自治体	-12.8	-17.1	-23.1	-0.8	-0.9	-13.0
	西九 州方 式	上 JR	-7.1	-11.1	-19.2	0	0	-5.2
		下 自治体	-5.6	-9.5	-20.3	-0.8	-0.7	-7.6

利用促進策により開業年度7800人/日、10年目は7200人/日(5897人/日)が  
運賃・開業時1.25倍、10年目1.25倍。線路使用料引き上げ。人件費削減。  
(負担なし=無償譲渡または自治体などの支援)

## 県境分離で県単独鉄道の試算 —そこから見えてくるものは—

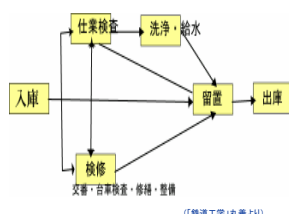
- 運賃値上げをしなくてはやっていけない
  - 運賃値上げをしても赤字経営は必死
  - 相当の利用促進策
  - 県境分離、初乗り運賃は
  - 人件費の削減が
  - 「上下分離」でも赤字は、変わらない
- 基幹鉄道として発展へ**
- 県内横断鉄道=総合的交通体系の基幹としての位置付け
  - バス、その他の二次交通機関との連携で、奥深い地域内移動を
  - 将来も鉄道を保障するため県境をつなぐ
  - 「下」をつなぐことも検討されるべき

## 第2 どんな電車が走るか



- 現在のJR車両を使用  
(「もったいない」の発想)
- 3両1ユニット。(約40年経過し耐用年数は?)
- 15年後から順次更新
- ワンマン化は安全性から問題。3両目のドアは開閉しないことや、保安装置の設置などワンマンのための設備投資も
- 全車新造には120億円

## 車両基地の役割と県境分離



- 列車の多くは金沢に留置
  - 車両基地は、検修、清掃、乗務員の基地
- 県内は仕業検査が主流  
**どこで保守・修理?**
- 車両基地の新設で問題は解決する。  
しかし、運転指令をどこで行うのかを考えれば、石川県と一体運営、JRIに依存せざるを得ないことに

## 線路容量と運行本数、そして県境

線路容量=複線区間片道
120~140列車/日

	普通	特急・急行	貨物
最大本数区間	富山駅~高岡駅	富山駅~石川県境	高岡駅~石川県境
本数(上下)	38~78本	49~98本	39~43本

- 県内北陸本線の線路容量からみれば便利なダイヤ編成は可能
- 新駅の設置で利便性は向上
- 問題は県境。とりわけ新潟県境
- 急行、快速列車は
- 目的・理念で決まる

### 第3 安全は守られるか



製造年別コンクリート電柱 富山管内・魚津管内

	コン柱本数	%
-64	1319	28.62
65-69	2017	43.77
70-79	198	4.29
80-89	822	17.83
90-03	252	5.46
合計	4608	100.0

線路・橋梁・信号・架線・変電所・機械設備・トンネルなど鉄道特有のシステム、技術の上に成り立っている



### 鉄道は労働集約型事業

2005年度運輸統計年報より(%)。県試算は無償譲渡・運賃値上げ・人件費削減など

	人件費	経費	内修繕費	内動力費
大手私鉄	49.65	50.35	13.10	7.22
中小私鉄	59.48	40.52	13.83	5.79
JR西日本	46.58	53.42	17.60	2.67
JR全平均	42.69	57.31	21.03	5.07
いわて銀河	25.84	74.16	47.18	2.19
青い森+県	20.92	79.08	36.36	2.65
しなの鉄道	47.05	52.95	25.94	1.71
肥薩おれんじ	35.27	64.73	32.96	6.36
在3セク平均	30.48	69.52	32.12	4.31
県試算案	31.50	68.50		

### 安全を守る人員の配置は

2005年度運輸統計年報より(実人員)

	社員 総数	本社部門		現場部門							
		役員	本社	駅	運転手	車掌	運輸その他	工務	電気	車両	
いわて(82km)	184	3	49	28	21	9	14	38	20	2	
青い森(25.6km)	27	12	3		12						
しなの(65km)	235	2	26	58	42	35	12	24	24	12	
肥薩(116.9km)	88	4	22		39			9	10	4	
地铁	198	3	46	15	63			23	18	10	
県試算	310	2	38	63		104	16		70	17	

### 全社員に占める部門別社員(%)

2005年度運輸統計年報より

	いわて	青い森	しなの	肥薩	県試算	大手	中小	JR西	JR平均
運輸部門	39.1	44.4	62.6	44.3	59.0	65.6	60.7	59.7	56.2
施設部門	32.0		25.5	26.1	28.1	20.3	20.4	17.8	21.9
本社部門	28.3	55.6	11.9	29.5	12.9	14.1	17.3	21.6	21.9

### 安全・安心は人がつくる

#### 人件費比較

基準賃金+基準外+臨時の合計

	JR平均=100
民間大手	100.2
民間中小	71.7
いわて銀河鉄道	43.0
青い森鉄道	61.7
しなの鉄道	50.9
JR西日本	98.6

2005年度運輸統計年報より(%)

- 鉄道は労働集約型
- 人件費削減など極限の合理化も
- 旅立ちはJR出向者、OBでも、鉄道技術者の養成は決定的
- 誇りと働きがいのある職場をつくるために...

### (2) 「政府与党合意」は、ぼろぼろ希望の扉はどこにあるか

#### 長崎本線とJR九州にみる



#### 3者合意 (JR、長崎、佐賀)

1. JR九州は、肥前山口～諫早間全区間を経営分離せず、上下分離方式によって運行することとし、開業後20年間運行を維持する。
2. JR九州は、これに伴う負担に対処するため、新幹線開業までに肥前山口～諫早間の線路等の設備の修繕を集中的に行った上で、佐賀県、長崎県に有償で資産譲渡を行う。

## 並行在来線・長崎本線はどうか

世論	住民の6割が新幹線「必要ない」。反対住民「蚊帳の外」。佐賀県鹿島市、江北町が反対
住民合意	経営分離でなく「住民合意必要ない」。佐賀・鹿島市長「頭ごなしの決着」。「奇策」「ウルトラC」
JR運行	20年間保障。20年後は改めて協議
下の管理	上下分離。下は自治体が14億円で買い取り。駅舎・線路など維持・管理
車両	非電化。特急もディーゼル
赤字額	約1億7千万円。20年で34億円。「14億円は赤字補填の前倒し」。JRは20億負担
運行本数	特急は54本から10本に激減
新幹線	フリーゲージトレイン。50%はトンネル

## 国とJRの役割と責任を求めて

- 沿線各県は、北陸新幹線の開業と同時に、JR経営分離を「約束」
- 国は、この「約束」を楯に
- 沿線各県は、約束を反故にできないなどと
- 沿線自治体は  
様々な現状を国・JRに訴え、国の補助等を引き出し、JRとの交渉を有利に・・・(限界)
- 「政府与党合意」の枠を超え、国とJRの役割と責任を求める  
これができるのは  
住民の運動

## (3) 利用者・県民が つくる北陸本線は

### 北陸本線は二重の役割

- ◎生活と労働と地域経済路線
- ◎貨物鉄道輸送の動脈

### 「理念」(二重の役割から)

- ①日常生活を支える総合交通体系の基幹(鉄道)
- ②県民の声を生かして進化する鉄道(便利・安全・快適)
- ③地球温暖化対策に貢献



## より便利、より安全で、快適な 並行在来線のため「10原則」

- ①電車を維持する
- ②複線電化を維持する
- ③列車本数を増やす。JRや私鉄などの接続を便利にする
- ④運賃を高くしない。初乗り割高感を解消する
- ⑤駅のバリアフリー化と利便性の向上。駅員がいる駅、車掌がいる電車を運行する
- ⑥所要時間を短縮する
- ⑦安全を確保する。事故・災害に対応する国の制度・補助を確立する
- ⑧地元や地域の負担を軽減する
- ⑨経営基盤が強い経営体をつくる
- ⑩駅とバス、コミュニティバスなど公共交通機関とシームレスな運行にとりくむ

## 各県が、共同のテーブルに 市民の要求で、運動をつないで

- 各県が共同のテーブルに、そして国とJRに、役割と責任を求める
- JR西、JR東、JR貨物も加わって社会的責任を
- 地域、駅ごとなどで市民の共同した運動を
- 分離後の並行在来線の経営成り立つまでJRで

5県連絡会で国交省・新潟へ



妙高と信濃本線を考える会



## ご清聴ありがとうございました

